Deutscher Bundestag
13. Wahlperiode

Drucksache 13/6463

06. 12. 96

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Manuel Kiper, Gila Altmann (Aurich), Simone Probst, Antje Hermenau, Kristin Heyne und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
— Drucksache 13/6172 —

Risiken des Finanzierungskonzepts für die Transrapid-Teststrecke im Emsland

Nach den heute vorliegenden Erkenntnissen birgt das Finanzierungskonzept für den Bau des Transrapids unverantwortliche Risiken für den Bundeshaushalt. Schon heute werden die Kosten für die Fertigstellung der Magnetschwebebahn auf bis zu 20 Mrd. DM geschätzt, während die Bundesregierung offiziell immer noch von einem Gesamtvolumen von 8,9 Mrd. DM ausgeht. Weitere finanzielle Lasten müßte der Bund tragen, wenn er sich – wie geplant – am Betriebsrisiko der Transrapid-Betreibergesellschaft beteiligen würde. Nun will sich der Bund an der Weiterführung des Versuchsbetriebs auf der Transrapid-Teststrecke im Emsland bis 1999 und der technischen Nachrüstung dieser Strecke zusätzlich nochmals mit 200 Mio. DM beteiligen, weil die Neubaustrecke Berlin—Hamburg nicht vor dem Jahr 2002 für die für eine Zulassung notwendigen Aktivitäten zur Verfügung stehen soll.

1. Wie hoch sind die Gesamtkosten für das im Bericht der Bundesregierung an den Haushaltsausschuß vom 22. Oktober 1996 genannte neue Zulassungsprogramm für den Transrapid?

Die Gesamtkosten werden mit 353 Mio. DM veranschlagt.

2. Warum wurde die Notwendigkeit der technischen Nachrüstung der Emsland-Versuchsstrecke erst jetzt erkannt?

Der Kabinettbeschluß vom März 1994 zum Bau der Transrapidstrecke Hamburg—Berlin sah vor, die Zulassung im Anschluß an die Serienreife auf einem ersten vorgezogenen Abschnitt der

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr vom 5. Dezember 1996 übermittelt.
Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

Neubaustrecke Berlin—Hamburg, der bereits 1998 zur Verfügung stehen sollte, herbeizuführen. Inzwischen hat sich gezeigt, daß die Strecke als Gesamtstrecke in die Planungsverfahren eingebracht werden muß und daß es deshalb kein vorgezogenes Teilstück gibt. Damit stünde ein Streckenabschnitt für die Zulassungsfahrten nicht vor dem Jahre 2002 zur Verfügung. Deshalb sollen die Zulassungsaktivitäten auf der bestehenden Teststrecke im Emsland durchgeführt werden. Hierzu muß die Teststrecke dem technischen Stand der späteren Neubaustrecke angepaßt werden.

3. Wer ist für eine mögliche fehlerhafte Kalkulation der Kosten und die Nachrüstung erst zum jetzigen Zeitpunkt verantwortlich?

Die Notwendigkeit der Verlagerung der Zulassung hat sich erst im Verlauf der planungsrechtlichen Verfahren herausgestellt. Es liegt keine fehlerhafte Kalkulation der Kosten vor.

4. Hält es die Bundesregierung für ihre Aufgabe, angesichts wahrscheinlich nicht einhaltbarer Zeitpläne beim Bau der Transrapid-Strecke Hamburg—Berlin und der damit einhergehenden abzusehenden Verzögerungen des notwendigen Zulassungsprogramms anstelle der eigentlich als Antragsteller hierfür zuständigen Transrapid-Gesellschaft Maßnahmen zur vorzeitigen Muster- bzw. Typzulassung sämtlicher Teilsysteme des Transrapids zu ergreifen und zu finanzieren?

Die Typzulassung des Transrapid ist nicht Aufgabe der Planungsgesellschaft. Gemäß Kabinettbeschluß vom März 1994 zum Bau der Transrapidstrecke Hamburg—Berlin hat das Bundesministerium für Bildung, Wissenschaft, Forschung und Technologie (BMBF) die Zulassung des Transrapid vorzubereiten.

5. Gedenkt die Bundesregierung derartige Unterstützungsmaßnahmen auch im Bereich der konventionellen schienengebundenen Fahrzeuge bzw. Systeme einzuführen, damit eine Schlechterstellung von Firmen bzw. Firmenkonsortien gegenüber der Transrapid-Betreibergesellschaft vermieden wird, die sonst – wie beispielsweise die Firma Talbot anläßlich der Typzulassungsprüfung des „Talent" – regelmäßig auf ausländische Hochgeschwindigkeits-Teststrecken u. a. in Tschechien ausweichen müssen?

Die Zulassung des Transrapid ist ein Sonderfall, weil es sich hierbei um ein völlig neues System handelt. Eine Übertragung des Verfahrens auf konventionelle Schienenfahrzeuge ist nicht beabsichtigt.

6. Welche Rückschlüsse für die Seriosität der Transrapid-Planung zieht die Bundesregierung aus der Tatsache, daß der erste Streckenabschnitt nunmehr nicht vor dem Jahr 2002 zur Verfügung stehen wird?

Die Arbeiten der mit der Vorbereitung und Durchführung der gesamten planungsrechtlichen Verfahren befaßten Magnetschnell-

bahn-Planungsgesellschaft liegen in dem vereinbarten Zeitrahmen.

7. Warum beteiligt sich die Industrie, die Nutznießerin der Investitionen ist, nicht bzw. nicht in größerem Umfang an den zusätzlich erforderlich werdenden Kosten?

Die Industrie beteiligt sich in erheblichem Umfange an der Finanzierung des Zulassungsprogramms. Die vom BMBF bereitgestellten Mittel entsprechen in etwa den Kosten, die auch für die Vorbereitung der Zulassung auf einem ersten Streckenabschnitt nach Kabinettbeschluß erforderlich gewesen wären.

8. Welche Firmen verbergen sich im genannten Bericht hinter dem Sammelbegriff „Industrie"?

Verantwortlich für die Systementwicklung des Transrapid sind die Firmen Thyssen Transrapid System GmbH und Siemens AG.

9. In welchen Haushaltstiteln kommt es im Vergleich zur bisherigen Planung zu Kürzungen oder Streichungen, damit die zusätzlichen 200 Mio. DM für die Emsland-Versuchsstrecke finanziert werden können?

Die für das Zulassungsprogramm bereitgestellten Mittel sind im Regierungsentwurf für den Haushalt 1997 und in der geltenden Finanzplanung berücksichtigt, eine Kürzung von Haushaltstiteln ist nicht vorgesehen.

10. Kann ausgeschlossen werden, daß die Transrapid-Versuchsstrecke im Emsland den Bundesetat darüber hinausgehend belasten wird?

Nach derzeitiger Planung sind über den Abschluß des Zulassungsprogramms hinaus keine weiteren Mittel für die Transrapid-Versuchsanlage im Emsland vorgesehen.

11. Wenn ja, ist es richtig, daß der Testbetrieb im Emsland über das Jahr 2005 hinaus verlängert werden soll?

    Ist hierzu bereits ein Genehmigungsantrag gestellt worden, ggf. mit welchem Tenor?

Nach derzeitigen Planungen soll das Zulassungsprogramm auf der Testanlage im Emsland im Jahre 1999 abgeschlossen werden, eine weitere Finanzierung des Betriebes ist nicht geplant.

12. Wenn nein, wer trägt ggf. die Kosten für die Weiterführung des Betriebs über das bisher geplante Ende des Versuchsstadiums hinaus?

Sollte die Industrie über das Ende des Zulassungsprogramms 1999 hinaus an einer Weiterführung des Betriebes auf der Versuchsanlage im Emsland interessiert sein, so sind die anfallenden Betriebskosten auch von ihr zu tragen.

13. Ist es richtig, daß der Bau der Magnetbahnstrecke Berlin—Hamburg als Referenzstrecke nicht ausreicht, um den Transrapid weiterzuentwickeln?

    Welche Gründe werden hierfür angeführt?

Das trifft nicht zu. Auf der Magnetbahnstrecke Berlin—Hamburg wird ein serienreifer Transrapid zum Einsatz kommen.

14. Wie beurteilt die Bundesregierung die Vergleichbarkeit der Testbedingungen auf der Transrapid-Teststrecke im Emsland mit den Bedingungen im geplanten Fahrbetrieb zwischen Hamburg und Berlin, insbesondere

    a) beim Winterfahrbetrieb, bei dem bekanntermaßen erhebliche klimatische Unterschiede zwischen dem nahezu schneefreien Weser-Ems-Raum und der Großklimazone um Berlin bestehen,

    b) beim Begegnungsverkehr, bei dem aufgrund verschiedener Fahrwege bei der Teststrecke und beim Neubau der Strecke Hamburg—Berlin die Fahrwegzulassung erhebliche Unterschiede aufweist,

    c) bei Notfall- und Evakuierungsplänen, die unter derart unterschiedlichen Bedingungen erprobt werden sollen?

Zu a)

Auch wenn im Weser-Ems-Raum weniger Schnee fällt als im Großraum Berlin, so konnten doch inzwischen umfangreiche Erfahrungen im Winterfahrbetrieb auf der Versuchsanlage im Emsland gesammelt werden, die insbesondere Rückschlüsse auf den späteren Betrieb Hamburg—Berlin zulassen.

Zu b)

Zugbegegnungen können auf der Transrapid-Versuchsanlage im Emsland (TVE) wegen des einspurigen Fahrweges nicht durchgeführt werden. Deshalb wurde auf umfangreiche aerodynamische Messungen im Windkanal sowie auf Messungen an der Böenmeßwand der TVE bei Hochgeschwindigkeitsfahrten zurückgegriffen. Diese Messungen wurden verifiziert durch Untersuchungen zur Aerodynamik des ICE. Die Nachweise für Druckstöße bei Begegnungsfahrt von Transrapidfahrzeugen sind damit auch bei hohen Geschwindigkeiten hinreichend untersucht und abgesichert.

Zu c)

Die technischen Einrichtungen eines Sicherheits- und Rettungskonzeptes können auch im Versuchsbetrieb hinreichend erprobt werden.

15. Welchen Anteil wird der gesamte Transrapid-Komplex aufgrund der aktuell vorliegenden Zahlen in den Jahren 1996, 1997, 1998 und 1999 an der Gesamtförderung des Bundesministeriums für Bildung, Wissenschaft, Forschung und Technologie (BMBF) für die Forschung und Entwicklung auf dem Sektor der Bahntechnologien haben?

Die Ausgaben für den Transrapid machen, wie auch in der Vergangenheit, etwa 50 bis 60 % der Fördermittel für bogengebundene Transport- und Verkehrssysteme aus.

16. Wie vereinbart die Bundesregierung die Aufwendung von Mitteln aus dem Haushalt des BMBF zur Muster- und Typzulassung sämtlicher Teilsysteme des Transrapids mit den durch Bundesminister Jürgen Rüttgers gesetzten neuen forschungspolitischen Akzenten, die in dem Leitbild „Mobilität dauerhaft erhalten . . ." (Bericht der Bundesregierung an den Ausschuß für Bildung, Wissenschaft, Forschung, Technologie und Technikfolgenabschätzung, Drucksache 13/456, S. 9ff.) erläutert werden, wonach künftig integrierte Lösungen zur Sicherung einer nachhaltigen und umweltgerechten Mobilität hohe Priorität genießen sollen, während der Transrapid eine verkehrstechnische Insellösung darstellt, die u. a. mit Konzepten zur Modernisierung des schienengebundenen Verkehrs (insbesondere der Kombinierte Verkehr) nicht vernetzbar ist?

Der Transrapid ist keine verkehrstechnische Insellösung, sondern vielmehr Bestandteil eines integrierten umweltfreundlichen Gesamtsystems. Die Aufwendungen stehen nicht im Widerspruch zu den neuen forschungspolitischen Akzenten.

17. Stellt die Aufwendung von Mitteln aus dem Haushalt des BMBF für den Transrapid nicht eine „technikorientierte Förderung einzelner Komponenten" dar, auf die laut BMBF-Bericht an den Haushaltsausschuß weitgehend verzichtet werden soll?

Mit der Entwicklung des Transrapid wurden keine Einzelkomponenten gefördert, sondern ein vollständiges System, das die Verkehrsträger Straße, Schiene und Luft sinnvoll ergänzt.

18. Ist die Bundesregierung der Auffassung, daß mit diesem Mitteleinsatz und diesen Prioritäten die Weiterentwicklung von Rad-/Schiene-Systemen in Deutschland noch eine realistische Chance hat?

Das eine schließt das andere nicht aus.

19. Wie will die Bundesregierung vor dem Hintergrund der aktuellen Mittelkürzungen und der Umschichtung zugunsten des Transrapids den in der Bahnforschung unabweisbaren Bedarf für Güterumschlag/Kombinierter Verkehr, Lärmschutz und Benutzerfreundlichkeit noch annähernd decken?

Die Förderung der genannten Bereiche ist von der Finanzierung der restlichen Arbeiten am Transrapid nicht betroffen.

20. Soll die Deutsche Bahn AG sich nach Auffassung der Bundesregierung nicht nur an der Transrapid-Betriebsgesellschaft beteiligen und sich so selbst Konkurrenz zu machen, sondern darüber hinaus die in Frage 19 angesprochenen Aufgaben künftig auch noch faktisch allein wahrnehmen?

Die Deutsche Bundesbahn bzw. die Deutsche Bahn AG (DB AG), die die Entwicklung und Erprobung des neuen Verkehrssystems von Anfang an unterstützt und mit vorangetrieben hat, wird sich nach dem entsprechenden Aufsichtsratsbeschluß an der privaten Betriebsgesellschaft beteiligen und die Magnetschnellbahnverbindung Berlin—Hamburg voll in ihr Gesamtverkehrskonzept integrieren.

Mit dieser, im unternehmerischen Verantwortungsbereich liegenden Entscheidung hat die DB AG deutlich gemacht, daß sie im Transrapid ein zusätzliches innovatives Produktionsmittel sieht, mit dem sie ihr Verkehrsangebot im Fernverkehr entscheidend verbessern und attraktiver machen kann.

Im übrigen wird auf die Antwort zu Frage 19 verwiesen.

Druck: Thenée Druck, 53113 Bonn, Telefon 91781-0
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 13 20, 53003 Bonn, Telefon (02 28) 3 82 08 40, Telefax (02 28) 3 82 08 44
ISSN 0722-8333